



# LA FERVOJISTO

OFICIALA ORGANO DE  
INTERNACIA ASOCIO DE LA ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ.  
MONATA FAKREVUO PRI FERVOJO.

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Strojarska cesta, ZAGREB, Jugoslavujo.

## SCIIGOJ DE LA ESTRARO

**R**ipetita malsaniĝo de nia vicprezidanto kaj redaktoro s-ro Ilija F. Puhalo unuflanke kaj ŝanĝitaj cirkonstancoj en la estraro kaj asocio aliflanke, devigis la estraron pridiskuti detale la staton de nia asocio por decidi pri la daŭrigo de nia laboro sur reorganizita bazo. Tiucele la estraro en siaj kunsidoj d. d. 16 II. kaj 23. III. decidis doni al niaj anoj necesajn klarigojn kaj komuniki la decidojn.

Antaŭ pros. 6 jaroj estis elektitaj jugoslavaj fervojistoj kiel estraranoj de I. A. E. F. Interna laboro de la estraro estis projektita tiel, ke la ĉefa laboro estu en unu loko t. e. en Zagreb, dume la prezidanto kiel influa persono kaj ĉefe kontrolanta direktodonto estu en Beograd. Do ĉiuj estraranoj estu el Zagreb krom la prezidanto. Dum pasintaj jaroj la laboroj en la asocio evoluigadis en tiu direkto ĝis en la j. 1928. la malsano de la vicprezidanto ekŝanceligis la planon. La tuta oficejo kaj redakcejo troviĝis en Zagreb, ĉar estis necese koncentrigi ĉion en unu loko por ebligi kiel eble plej efikan laboron de la estraro.

La esperoj, kiujn havis la prezidanto kaj vicprezidanto je la kunlaborado de ceteraj estraranoj montriĝis dum pasintaj jaroj vanaj, ĉar ceteraj estraranoj unu post alia forlasis siajn funkciojn, parte pro privataj aferoj, parte pro troa laboro necesa en la asocio. Kompreneble, ke tio tre malhelpis la progreson de la asocio, ĉar la prezidanto kaj vicprezidanto ne povis mem ĉion akurate plenumi. Alia eliro ne estis ebla, ĉar neniu konsentis akcepti la gvidadon de la asocio kaj tiel la ŝarĝo restis sur niaj ŝultroj ĝis hodiaŭa tago.

Dum la j. 1928. estis elektitaj en la estraron s-roj Ludoviko Prebil kiel sekretario kaj Joža Zupanič kiel asesoro. Ĉar s-ro sekretario loĝis en Maribor kaj s-ro Zupanič en Beograd estis neebla regula kunlaborado. Intertempe, kiam la estraro intencis reorganizi sian laboron, okazis la unua malsaniĝo de la vicprezidanto kaj tiel la tiucelaj laboroj haltis. Post resaniĝo de la vicprezid. en la j. 1929. la estraro de-

nove intencis reorganizi la laboron, sed ĉar la vicprezid. forestis el Zagreb, kaj s-ro sekretario ĵus estis tiutempe translokigita el Maribor al Beograd, tio ne okazis.

Reveninte Zagrebon la vicprezidanto post mallonga tempo denove malsaniĝis kaj devis sin operaciigi.

Nun post la operaciigo kaj resaniĝo la problemoj estis denove aktuala kaj antaŭ ol entrepreni ion la estraro devis kunveni por fari decidojn, kiuj starigos la internan laboron je alia bazo kaj malhelpos, ke en la estonto okazu denove ĉesigo en porasociaj laboroj kaj en la eldonado de «La Fervojisto». La riproĉo, ke dum la tempo, kiam la vicprezidanto estis per malsano malhelpita labori, la aliaj estraranoj nenion laboris, estas pravigebla per la klarigo, ke aliaj estraranoj nenion povis labori, ĉar ĉio estis en Zagreb. La nomaroj, adresaro, materialo por gazeto kaj aliaj aĵoj estis ĉe vicprezidanto kaj tial la aliaj estraranoj eĉ malgraŭ ilia deziro povis nenion fari.

Por malŝarĝigi la vicprezidanton kaj redaktoron de troa laboro ĝis nun de li farata, kaj por malebligi, ke okazu en la estonto simile kiel dum pasintaj 2 jaroj, estas nun la laboroj dividitaj inter Beograd kaj Zagreb jene:

1. La prezidanto okupiĝos pri aranĝo de la tradukita parto de esperanta fervoj-faka terminaro (traduko de V-a vol. de Schlomanna vortaro).
  2. La sekretario respondados korespondaĵojn pri organizaj kaj administraj aferoj kaj laŭ neceso helpos kaj anstataŭos la redaktoron en la redaktado de «La Fervojisto» se okazus, ke la vicprezid. ne povus ĝin redaktadi.
  3. La redaktoro okupiĝos nur pri redaktado kaj administrado de «La Fervojisto».
  4. La asesoro helpos sekretarion en lia laboro laŭ neceso. La enlandan propagandon ĝis nun de li gvidatan li daŭrigos.
- Por efektiviigi tiun planon estu de nun la korespondaĵoj adresataj jene:

a) al prezidanto (Stevan V. Stojnić, insp. Kolonija Ministarstva Saobraćaja 17/L. Beograd)

ĉiuj korespondaĵoj: pri organizaj kaj administraj aferoj de la asocio (ne de «La Fervojisto»). La prezidanto transdonados alvenontajn korespondaĵojn kun siaj rimarkoj al la sekretario, kiu prizorgos la respondon.

b) al viceprezidanto kaj redaktoro (Ilija F. Puhalo, Strojarska cesta, Zagreb) estu adresotaj nur la korespondaĵoj pri la redaktado t. e. artikoloj por L. F. kaj la korespondaĵoj pri administrado de L. F. t. e. aliĝoj, abonoj, kotizoj, reklamacioj k. s.

Koncerne la daŭrigon de la eldonado de L. F. estas decidite:

1. Daŭrigi la eldonadon ek de januaro-marta numero, en kiu aperu la decidoj de la kunsidoj.

2. Eldonadi L. F. nur laŭ disponeblaj rimedoj financaj t. e. ĉu monate, ĉu dumonate, en amplekso da 4 aŭ 8 paĝoj.

Pri la kotizoj pagitaj por la j. 1929. estas decidite enkalkuli  $\frac{1}{4}$  (kvaronon) de la kotizo pagita por la j. 1929. kiel kotizon por 1930. j. se la anoj tion postulos. Tio estas pravigita per tio, ĉar dum pasinta jaro ni eldonis 52 paĝojn da L. F. kun multaj kliŝaĵoj kaj krom tio ni havis ankaŭ aliajn administrajn elspezojn.

Ĉar ankoraŭ multaj anoj ne pagis la kotizojn por pasinta jaro estas decidite inviti ilin je la pago de almenaŭ  $\frac{1}{2}$  de la kotizo por ke ni povu pagi la ŝuldon al la presejo. La bilanco aperos en venontaj numeroj de L. F.

La asocia jarkunveno okazos tiun ĉi jaron en Hirschberg (Riesengebirge (Germanujo) kune kun la kongreso de germanaj esp. fervojistoj. La dato de la jarkunveno estas 23-a de junio 1930. Aparta alvoko troviĝas aliloke.

Fine la estraro konstatas, ke ĝi dum pasintaj jaroj en plej malfacilaj cirkonstancoj, dank' al malavara subteno donita al ni de sveda asesoro s-ro Eriksson kaj al lia granda kompreno de la malfacilaĵoj kiujn ni dum jaroj havis, sukcesis laŭ eble plenumi la postulojn je ni starigatajn.

Akcentinde estas, ke nia laboro estis pure idealista, celanta nur la antaŭenpuŝon de la apliko de Esperanto en fervojista sfero kaj ke neniu de la estraranoj havis ian materian gajnon, sed kontraŭe perdojn kaŭzitaĵn per laboro porasocia.

La estraro deklaras esti volonte preta daŭrigi la laboron por la asocio kondiĉe, ke niaj anoj komprenu niajn malfacilaĵojn ĝisnunajn kaj ne postulu de ni miraklojn. Nia asocio devas ekzisti kaj ni ĉiuj devas al ĝi doni kiel eble plej grandan subtenon. Kun fido ni rigardu en la estonton kaj esperu ke ne plu okazos similaj ekhaltoj kiel dum pasintaj 2 jaroj!

Stevan V. Stojnić, prezidanto.  
Ludoviko Prebil, sekretario.

Ilija F. Puhalo, viceprezidanto.  
Joža Zupanič, asesoro.

## E L L A F A K O

Regna ferv. konsil. Dro Kröner, Nürnberg, Germanujo

### PRESKRIPTO EN LA FERVOJA JURO.

(Daŭrigo 1.)

Se vojaĝanto repostulas veturprezon, ĉu laŭ § 20 EVO. ĉu laŭ § 26 EVO — temas pri du solaj okazoj, en kiuj la nuna EVO ebligas al vojaĝanto postuli repagon de la veturprezo — egalas la repostulo al malpliigo resp. ŝanĝo. Al ĉi tiu pretendo estas aplikibla mallonga preskripta limtempo da 6 monatoj laŭ § 638 BGB. Laŭ tio komenciĝas la preskripta limtempo per transpreno de la farotaĵo t. e. ĉe la kontrakto pri persontransporto, kiam la vojaĝo estas fin-

ita, kaj se ĝi entute ne okazis, post kiam pasis la tago, je kiu la vojaĝanto rezignis pri la vojaĝo, kiu estas ĉi-tiu okaze la farotaĵo de la fervojo. La samo aplikiĝas pri la pretendo je kompenso de eventualaj kostoj kaj elspezoj pro fervoja akcidento, ĉar ankaŭ tia pretendo rezultas senpere el neefektivigo de la transportkontrakto (RG. en JW. 08/196).

Alia estas la rezulto se ni esploras la preskripton de pretendoj pro damaĝoj okazintaj al personoj kaj objektoj dum la persontransporto. Blume (EVO. al § 26) opinias ja, ke ankaŭ je ĉi tiu pretendo estas aplikibla la mallonga preskripta limtempo § 638 GGB — sed la ĝenerala opinio kaj precipe la kompetenta instanco, la regna juĝa tribunalo, supozas, ke ĉe lezo de transportataj personoj aŭ ĉe damaĝo je objektoj ekz. ĉe difekto de vestoj, kiujn surhavas la vojaĝanto, temas pri pozitiva malĝusta plenumo de la kontrakto, pri ago kontraŭ la laŭdeva zorgemo koncerne farotaĵon ankoraŭ nefinitan, sed ne pri fuŝita transportlaboro mem nome pri veturigo de loko al loko. Por ĉi tiuj pretendoj de la vojaĝantoj validas do la 30-jara preskripta limtempo de § 195 BGB. (RG. en JW 08/196, EEE.<sup>19</sup>) 24, 274, 383, Staub § 472 rim. 22.) Ĉi tiokaze estas GFK devigata kompensi, se la malĝusta plenumo de la kontrakto rezultas el kulpo, dolo aŭ malzorgemo. Rimarkinda estas ĉi tie la prava devo. Pravi la kulpon de la fervojo ne estas devo de la vojaĝanto; laŭ la opinio de RG transprenis la entreprenisto per la transportkontrakto la devon zorgi, ke la vojaĝanto kaj liaj kunportataj objektoj atingu la vojaĝeelon sen difekto. Se li ne plenumas ĉi tiun kontraktdevon, li (la entreprenisto) devas pravi, ke li ne estas kulpa, ĉar li atendis necesan zorgemon preparante kaj efektivigante la transporton. Ĉi tiu 30-jara preskripta limtempo ĉe pretendoj pro damaĝoj okazintaj al personoj kaj objektoj dum efektivigo de kontrakto pri persontransporto estas (ĝuste pro la menciita prava devo, de la fervojo) nesuferebla kaj oni povus preskaŭ diri-malĵusta, sed GFK devas kontentiĝi pri ĝi konsiderante la nuntempan tekston de EVO kaj la hodiaŭajn decidojn.

### 2. Postuloj el kontrakto pri pakaj- kaj komercaj-transportoj.

Male al la postuloj el kontrakto pri persontransporto la postuloj el kontraktoj pri pakaj- kaj komercaj-transportoj estas sufiĉe detale regulataj en la EVO kies apartaj difinoj; regulas la preskripton de tiaj postuloj. Por la preskripto de postuloj el kontrakto pri pakajtransporto validas laŭ § 35 EVO la koncernaj reguloj pri la komercaja transportkontrakto, do ankaŭ §§ 71 kaj 98 EVO. Oni devas ankaŭ ĉi tie diferencigi du grupojn de la postuloj; postulojn pro malĝusta kalkulo de frajto kaj postulojn pro perdo, malpliigo aŭ difekto de komercaĵo aŭ pro malzorgo de la livertempo.

La preskripton de la unua grupo regulas § 71 EVO. Laŭ ĝi preskriptiĝas postuloj kontraŭ la fervojo je repago de tropagataj frajto aŭ depagoj en unu jaro. La pretendo je repago devas esti ankaŭ ĉi tiokaze motivita per malĝusta apliko de tarifoj aŭ per kalkuleraroj, se koncernu ĝin la mallonga preskripta limtempo. Male, se la tropago rezultas el malĝusta deklaro, validas eĉ por la fervojo, eĉ por la repostulanto la ordinara preskripta limtempo de GGB nome — ĉar mankas specialaj preskriptaj reguloj por tiaj postuloj — la 30-jara laŭ § 195 BGB. Se estas aplikota la preskripta limtempo de § 71 EVO, ĝi komenciĝas tuj, kiam pasis la tago, je kiu estis pagite. Pri la problemo, kiam estas pagite, estas oportune diri ankoraŭ ion. Se oni deponas afrankosumojn, kolektive antaŭpagas frajton aŭ alimaniere deponas la frajton kaj depagojn, ne komenciĝas la preskripta limtempo en la momento, kiam estas la sumo deponita, sed nur kiam pasis la tago, je kiu estis definitive salдите (Eger EVO. § 71 rim. 339). Pri

la problemo, kiam estas efektivigita la pago, se temas pri prokrastitaj pagoj, estiĝis disputo. Laŭ unu opinio la pago estas efektivigita tuj, nur kiam estas egaligita la saldo de la kreditperiodo (tiel Rundnagel en »Haftung«<sup>15)</sup> II. eldono paĝo 280), laŭ la mala opinio oni konsideras la pagon efektivigita en la momento, kiam la kreditkonto estas ŝargita per la koncerna kontero. La laste menciita opinio ŝajnas esti pli prava. La saman opinion esprimas nun ankaŭ Rundnagel (Haftung«) 3. kaj 4. eldonoj p. 161): »La senkontraŭdira akcepto de la debeto ĉe elaçeto de la fretletero devas do esti konsiderata kvazaŭ pago en senco de § 438«. Rilate la partoprenantojn de kredito komenciĝas do la preskripta limtempo en la momento, kiam la fretletero estas elaçetita kaj ilia kreditkonto ŝargita. La laste menciita ago okazas ĉiam antaŭ la unue menciita, tial la unua tago de la preskripta limtempo estos regule la tago sekvanta la elaçeton de la fretletero.

Krom alia reguligo de la preskripta limtempo kaj alia komenciĝo de la limtempo enkondukas § 71 EVO ankoraŭ unu pluan novan haltigan kialon apud la ordinaraj haltigaj kialoj de BGB. La pretendo je repago estas haltigata laŭ § 71 EVO per skriba anonco de la pretendo ĉe la fervojo. Ne estas necese, ke la pretendo estu prezentata ĉe la deĵorejo kompetenta al la decido, se nur la deĵorejo apartenas al la administracio kompetenta decidi pri la pretendo. Same ne necesas, por ke komenciĝu la haltigo, almeti al la postulo pri repago kiujn ajn pruvilojn ekz. fretleteron, ĝian duplikaton, cedilon ktp. (EEE. 41, 43). Sed apogi sin je la haltigo pro la anonco rajtas sole tiu, kiu mem efektivigis la anoncon. Sole al lia jura posteulo utilas ankoraŭ la anonco, sed ne al la sendinto, se la akceptinto anoncis sian pretendon laŭ sia propra rajto. (RG. vol. 109 p. 310).

Se la anonco estas rifuzita, fluas la preskripta limtempo plue de post la tago, kiam la fervojo skribe sciigis al la anoncinto sian rifuzan finan decidon kaj redonis, al li la pruvilojn, kiujn li ev. estis aldoninta. Eĉsepkaze estas kalkulata ĉi tie la tago, je kiu la skriba decido estis enmanigita, kiel la unua tago de la plua preskripta limtempo (Tiel ankaŭ Eger § 71 rim. 341). Por denove ekfluigi la preskriptan limtempon devas la fervojo plenumi ambaŭ kondiĉojn: sciigi pri la rifuzo kaj redoni eventualajn pruvilojn, la laste menciitajn eĉ tiukaze, se ĝi rajtas reteni ilin (EEE 23, 357). Se ne estis plenumita eĉ nur unu el la ambaŭ kondiĉoj, la preskripta limtempo ne ekfluas denove, ĝis kiam la kondiĉo estas pli poste plenumita.

Se la fervojo enmanigis rifuzan decidon kaj tial denove ekfluis la preskripta limtempo, ĝi ne estas rehaltigata per nova petskribo de kompenspretendanto, nome eĉ ne tiukaze, se la fervojo (laŭ sia oficiale ofica devo) denove esploras la aferon pro ĉi tiu nova petskribo (RG 109, 308). La dua petskribo kaj la dua rifuzo decido povus havi novan influon je la haltigo de la preskripto nur, se la fervojo en la unua decido speciale esprimis, ke la decido ne estas konsiderota definitiva kaj se pro tio la rajtigito preterlasis ekprocesi dum la limtempo. (RG.) en EEE. 54, 62.

Preskaŭ same kiel regulas § 71 EVO la preskripton de la pretendoj je repago de tropagitaj frajto kaj depagoj, regulas § 98 EVO la preskripton de pretendoj pro perdo, malpliigo aŭ difekto de komercaĵo kaj pro malzorgo de la livera limtempo. La preskripta limtempo estas ankaŭ ĉi tie unujara, sole la komenco de la limtempo estas kalkulata de alia okazaĵo, ĉar la damaĝo ekestas en alia momento. Ĉe difekto aŭ malpliigo de la komercaĵo ĝi komenciĝas, kiam pasis la tago, je kiu la komercaĵo estis elliver-

ita. Ellivero estas la procedo, per kiu la fervojo interkonsente kun la persono rajtigita al la akcepto ĉesas zorgi pri la transportaĵo kaj ebligas al la rajtigito efektive disponi pri ĝi (v. d. Leyen J. W. 26, 797; RG 52, 399). Sola transdono de la fretletero ne sufiĉas. (RG 27, 84), kvankam male la ellivero sen elaçeto de la fretletero ne estas ebla. (EEE. 48, 325). Se la akcepto estis rifuzita pro difekto aŭ malpliigo aŭ ankaŭ pro iu alia kialo, la ellivero ne okazis kaj tial ankaŭ la preskripta limtempo ne ekfluas. Nur fervojaj agoj anstataŭantaj la elliveron: entenejigo, depono aŭ vendo ekfluigas la limtempon. Entenejigo de fervojrestantaj komercaĵoj ne estas konsiderata kvazaŭ ellivero, ĉi tiu entenejigo estas sole kromdevo laŭ la fretkontrakto. Ke la tago de la ellivero ne estas enkalkulata en la limtempon, rezultas el la teksto de § 98 EVO.

En ambaŭ aliaj okazoj de damaĝo: nome ĉe perdo kaj malzorgo de livera limtempo komenciĝas la preskripta limtempo, post kiam pasis la lasta tago de la livera limtempo. Kvazaŭ perdo estas ankaŭ konsiderata ellivero de la sendaĵo al nerajtigito; la preskripta limtempo komenciĝas do ĉi tiukaze ne, post kiam pasis la tago, je kiu la sendaĵo estis elliverita al la nerajtigito, sed post kiam pasis la lasta tago de la livera limtempo.

Se oni pretendas postulojn el fretkontrakto eĉ pro malzorgo de la livertempo, eĉ pro difekto aŭ malpliigo de la komercaĵo, fluas la preskriptaj limtempoj por ambaŭ postuloj apude tiel, ke eventuale unu postulo estas ankoraŭ prezentbla, dum la alia estas jam preskripta. La paso de la limtempo dependas nek de la tago, kiam oni eksciis pri la damaĝo, nek de la tago, kiam la damaĝo ekestis, nek de la cirkonstanco, ĉu al la rajtigito estis eble pretendi sian postulon.

Al la ordinaraj haltigaj kialoj de BGB enkondukas § 98 EVO la saman novan haltigan kialon, kiel § 71 EVO. Oni povas do atentigi pri tio, kio tie estis dirita. Sed dum § 71 EVO dependigas la unujaran limtempon nek de dolo de oficisto fiksanta la frajton, nek de lia malzorgemo, forigas § 98 al. 6 EVO la mallongan preskriptan limtempon fiksitajn favore al la fervojo en la okazo, se la fervojo intence rezultigis la perdon malpliigon aŭ difekton de la sendaĵo, aŭ malzorgon de la livertempo. En tiu ĉi okazo validas la 30-jara preskripta limtempo. Sed nepre necesas la intenco, eĉ plej granda malzorgemo ne sufiĉas.

Estas necese akcenti, ke la unujara preskripto koncernas sole pretendojn cititajn en § 98 EVO, kiuj rezultas el fretkontrakto. Pretendoj el deponkontrakto, kiu antaŭiris aŭ sekvis la fretkontrakton, el kontrakto pri pretstarigo de vagonoj pretendoj je efektivigo de la fretkontrakto mem, aŭ pretendoj je kompenso de damaĝo okazinta pro neobeo al ekzistantaj reguloj ĉe aŭkeia vendo, pretendoj pro malĝusta plenumo de doganaj, impostaj kaj aliaj difinoj ne apartenas sub § 98 EVO. Ĉi tiuj pretendoj preskriptiĝas regule laŭ § 195 BGB, do en 30 jaroj.

Daŭrigota.

Laŭ »Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen« trad. DIANTO

## LA EVOLUO DE AŬSTRIAJ ŜTATAJ FERVOJOJ. (Raporto pri jaro 1928.)

**L**a estraro de entrepreno »Oesterreichische Bundesbahnen« (Aŭstriaĵ ŝtataj fervojoj), kies prezidanto estas Dr. Günther, antaŭmetis la 4. IV. 1929 al la administracia komisiono la negocan raporton pri la jaro 1928. Al raporton ni atribuu specialan gravecon, ĉar ĝi skizas resumon pri aktiva laboro entreprena de post sia fondiĝo, t. e. en jaro 1923. El la bilanco de 1928 videbliĝas, ke ankaŭ en tiu ĉi komerca jaro, same kiel en 1927, la ekvilibro en la fervoja stato regis. La stato des pli estas konsiderinda, ĉar en 1928 estis la ekonomia konjunkturo, kiu premis kaj malhelpis ĉian komercan prosperon de la fervoj-

<sup>15)</sup> J. W. = Juristische Wochenschrift = Jurista semajna gazeto.

<sup>16)</sup> Haftung = respondeco.

aj entreprenoj. Tamen la finkalkulo pri 1928 indikas pluson da 28.8 mil. ŝil. kompare al 23.9 mil. ŝil. en jaro 1927, sekve 4.9 pli da enspezoj ol en 1927. Ĉar egalas la finrezulto financa en jaro 1928. al tiu de 1927, ĝin kaŭzis la plialtigita investicia kaj rentuma servo, kvazaŭ ensorbante la entreprenan pluson. Same kiel en la pasintaj jaroj, ankaŭ en 1928, konsiderinte la strukturon de la entrepreno, la bilanco estas por fervojentrepreno kaj por la ŝtato aparte dividita. La kasenhavoj kaj bonhavaĵoj plialtiĝis proksimume je 2.8 mil. ŝil. La plialtigon da materialprovizo je ĉirkaŭ 5 mil. ŝil. kaŭzis la provizado de materialo por elektra trafiko kaj konstruendaj relvojprojektoj por 1929. La malpliigo de postuloj en la kuranta kalkulo je proksimume 19.9 milionoj ŝilingoj, estas motivita per plialtigo de porentreprena kapitalo unuflanke kaj per malaltigo de bankŭldoj je 4.2 milionoj ŝil. kaj ŭldoj en kuranta kalkulo je 8.7 milionoj aliflanke. La aktivaĵo por publika bonstato plialtiĝis de 11.7 ĝis 12.3 milionoj aŭstria ŝil. La plasa kapitalo pliiĝis pro kreado de trafika ilaro kaj pro novkonstruo de fervojlinio Felixdorf—Tattendorf, kiel ankaŭ pro plibonigo de parto en la hungara okcidentfervojlinio je proksimume 64 milionoj ŝil. atingante sumon de 2875 milionoj ŝilingoj. La kostoj por la en jaro 1928 ankoraŭ ne finkonstruitaj elektraj fervojoj, kiujn indikas la citaĵo »Nefinkonstruitaj fervojoj«, ensorbis proksimume 75 milionojn ŝil. Al alteco de la funda valoro koincidas relative de plialtigitaj plasaj ŭldoj. La sumo por amortizaj plasaj ŭldoj plialtiĝis je 7.2 milionoj da ŝil. Kompare al 1927, kiu indikas financan rezulton plialtigitan pro vigla vartransportado (freta trafiko) en jaro 1928 efika persona frekvento evoluis favorigajn enspezojn. Ĉi lastaj persona kaj pakaja transportado plialtiĝis je 8.8 elcentoj kompare al 1927, do de 185 milionoj ĝis 201.2 milionoj, konsiderinda sumo akirita pro multaj grandskalaj aranĝaĵoj kaj festoj, kiel ekzemple la X-a liga festo de germanaj kantistoj, okazinta en Wien 1928, kiel ankaŭ fervoraj klopodoj de la fervojentrepreno mem, kaj finfine pro aktiva laboro kaj intensiva propagando, kaŭzanta plimultnombran personan frekventon kaj fervojajn kilometrojn. Ĉi faktoj indikas plialtigon de persona frekvento je 2.6 elcentoj kaj plialtigon de fervojaj kilometroj je 5.8 elcentoj. Konforme la meznombra vojaĝvojo indikas 34.5 kilometrojn, kia nombro esprimas plialtigon de 1.1 kilometroj. Relative la frettransportado restis en sufoka stato. La rezultoj ne alportis la deziritan promeson de la entrepreno. La enspezoj en tiu ĉi komerca kampo plialtiĝis nur de 366.8 milionoj ĝis 374.7 milionoj ŝil., do je 2 elcentoj proporcie plimultiĝis la fervojkilometroj de 19 ĝis 19.4 milionoj ŝil. La strukturo de freta trafiko esence variis. La kvanto de transportenda karbo de Polio al Italio, kaŭzita en la jaroj 1926 kaj 1927, atingis la kulminacion en la trafiko, dum 1928 ĝi mankis. Tiu ĉi fakto kaŭzis mallongigon de transportlinio kaj malprosperon je fretigenda fretaĵo en alteco de 153.1 km. ĝis malalteco de 145.6 km. Por raciigaj antaŭzorgoj konstantaj, estis akiritaj en 1928 plimalaltaj elspezoj, kompare al la enspezoj. La personarstato aŭtomate malampleksiĝas. Bezonkvanto da hejtmaterialo por lokomotivoj, rilate la funkciigan unuon, malaltiĝis kaj la elspezoj por hejtmaterialo pro favorigita aĉetprezo same malaltiĝis. Jenaj sukcesoj enfluis konkurkapablon en la mastrumado. Dum la mastrumaj enspezoj sumas 29 milionojn, la elspezoj atingas nur 24.1 milionojn. La enspeza nombro malleviĝis, komparante elspezojn kun enspezoj, de 96.6 elcentoj ĝis 95.4 elcentoj. Porpersonaraj elspezoj, kvankvam la personarstato mal-kreskis, en jaro 1928, kreskis de 315.6 ĝis 331.6 mil. da ŝilingoj. Ankaŭ la pormeritula balasto jaron post jaro plialtiĝis. La frakcio da malnovleĝa emerituligo pro natura dekadenco iom post fariĝas maloftaĵo.

Tiu ĉi retroiro da malnovleĝa emeritula stato tamen ne egaligas la balaston de elspezoj por malnova emeritula stato. La netobalasto de la entrepreno apenaŭ malaltiĝis de 93.8 mil. ŝil. en jaro 1927 ĝis 92.3 mil ŝil. en jaro 1928, sed en la poremeritula balasto de 1927 estas enkalkulita tiu de 1925. Samtempe kun la plialtigitaj personarkostoj pliiĝis la elspezoj por sociala asekuro kiel ankaŭ la porzorgaj depagoj. Rilate la materialelspezojn, ni rimarkigu, ke altaj laborkondiĉoj ankaŭ postulas altajn porentreprenajn elspezojn.

Por konservado de fervojaj instalaĵoj kaj por havigo de rezervaj bezonaĵoj necesis elspezoj en jaro 1927 141.2 mil. ŝil. kaj en 1928 152.9 mil. ŝil. Por krei novkonstruaĵojn necesis kredito kies sumo en 1928 estis 84.5 mil. ŝil. La rentumigo kaj amortizo de la kredito, el kiu 44.2 mil. ŝil. por kovro de kostoj, bezonitaj por elektrigo de fervojoj 22.5 mil. ŝil. por pluraj konstruelspezoj kaj 7.7 mil. ŝil. por aĉetado de portrafika ilaro ŝargas la etaton de fervoja entrepreno, kion la sumo de 18.8 ŝil. en jaro 1927 kaj la sumo en 1928 24.7 mil. ŝil. sufiĉe klare indikas. En jaro 1928 la fervojentrepreno elektrigis la fervojlinion Wörgl—Saalfelden kaj Innsbruck—Brenner See, resume 117 km da relvojo. Relŝanĝigo kaj renovigo pro difektoj montras en jaro 1928 longecon de 350 km. en jaro 1927 ĉirkaŭ 230 km. Tiu ĉi komerca raporto de aŭstria ŝtata fervojentrepreno krom la supre cititaj nombroj ankaŭ prezentas vicon da grafikaj skizoj bilde, ankaŭ por laiko, por komprenigi ĝian valoron.

*El „Der Eisenbahner“ trad. J. Zink, Wien, Aŭstrio*

## E L S O C I A V I V O

### LA OKHORA LABORTAGO ĈE LA AMERIKAJ FERVOJOJ.

Ĝis proksimume antaŭ 15 jaroj estis ĉiutaga 10-hora laboro konsiderata kvazaŭ regulo ĉe la amerikaj fervojoj. La tiam prezentita postulo mallongigi la labortempon ĝis ok horoj rezultigis lukton inter la administracioj de la amerikaj fervojaj kompanioj unuflanke kaj la sindikatoj de la fervojaj laboristoj aliflanke, kaj minaco pri generala striko elparolita dum la lukto rezultigis, ke en la jaro 1916 estis akceptita la leĝo Adamson, kiu fiksas la potagan labortempon ĉe la trajnservo je ok horoj. Usono tiam ankoraŭ ne ekpartoprenis la militon, tamen la ekonomia vivo estis treege influita de la milito nome en favora senco. La zorgo ne perdi la bonan negocon, kiun alportis la milito en Eŭropo, eble helpis, ke oni plenumis rapide la dezirojn de la laboristoj por eviti, ke la produktado de komercaĵoj ne estu malhelpata per striko.

La kontraŭstaro de la fervojaj kompanioj kontraŭ la okhora labortago ĉe la trajnservo estis motivata per la cirkonstanco, ke la linipartoj inter la lokomotivinterŝanĝejoj, kie estis ŝanĝataj ankaŭ la trajnkonduktoroj, estis fiksitaj tiel, ke ĉe la tiam kutima 16-kilometra pohora rapideco de komercaj trajnoj daŭris ĝuste 10 horojn, ĝis kiam komercaj trajnoj estis atinginta la plej proksiman interŝanĝejon. Efektivigo de la interŝanĝo jam post ok horoj postulus do alian dispartigon de la linioj kaj pro tio ampleksajn konstrulaborojn, do investon de tre egaj monsumoj. Krom tio la fervojistaj sindikatoj ne celis unuavice mallongigon de la labortempo, sed plialtigon de la salajroj; per tio estus konsiderinde plialtigitaj la ekspluataj kostoj nome, des pli, ĉar oni estus devintaj tre ege plimultigi la personaron de la fervojoj.

Malgraŭ tio la okhora labortago estis enkondukita ĉe la trajnservo per leĝo kaj la milita funkciado de la amerikaj fervojoj, kiuj simile kiel en Anglujo-

— tute male al la paca funkciado — estis branĉo de la ŝtata administracio, rezultigis plue, ke la okhora labortago ĉe la fervojoj estis ĝeneraligita. La zorgoj, ke pro tio devos esti plimultigata la personaro de la fervojoj montriĝis post nelonge malĝusta al la fervojoj eĉ sufiĉas nun malpli da laborhoroj ol en la jaro 1916. Kvankam de post tiam la trafiko ege pligrandiĝis, la nombro de la personaro laborigita ĉe la fervojoj plialtiĝis nur tre malmulte kaj la nombro de la laborhoroj estas malpli alta je 17%. Tiun rezulton oni atingis ĉe la trajnservo pro tio, ĉar la rapideco de la komercaĵtrajnoj estis pligrandiĝita de 16 km ĝis 21 km kaj komercaĵtrajno trapasas do hodiaŭ meznombro en ok horoj pli longan linion ol tiam en dek horoj.

La unua jaro, en kiu estis enkondukita la okhora labortago en sia tuta amplekso, estis la jaro 1920; en ĉi tiu jaro sumiĝis meznombra labortempo de fervoja laboristo je 2693 horoj kompare al 3138 en la jaro 1917. La entuta sumo de la laborhoroj restis proksimume la sama: 5,438.000 en la jaro 1917 kaj 5,447.000 en la jaro 1920. Oni konsideru, ke en la jaro 1917 estis laborigataj meznombro 1,733.000 personoj, sed en la jaro 1920 2,023.000 personoj. La plialtigo de la nombro de la personaro estis do malgraŭ la pligrandigo de la trafiko nur malmulte pli granda ol konvenas al la malplilongigo de la labortempo.

La jaron 1920 sekvis du jaroj de ekonomia malprospero, sed la jaro 1923 alportis denove ekonomian ekfloron kaj oni laborigis ĉe la fervojoj 115.000 personojn pli ol en la jaro 1917, tamen la entuta sumo da laborhoroj prestatitaj de ĉi tiu personaro estis malpli alta. La diferenco en la personarsumo estas do klarigebla per la mallongigo de la labortempo, kies plejfrua rezulto estis, ke oni estis devigataj laborigi pli multe da personoj. Ĉi tiu stato daŭris ĝis la jaro 1927, sed en la jaro 1928 estis la nombro de la personaro laborigita ĉe la fervojoj kaj ankaŭ la sumo de laborhoroj prestatitaj de ĉi tiu personaro malpli alta ol en la jaro 1917, kvankam la jaro 1928 ne estis tia, ke oni estus povintaj plendi pri malpliigo de la trafiko. En la jaro 1928 sufiĉis al la fervojoj 367.000 personoj malpli ol en la jaro 1920, individua persono laboris do pli multe. Tio estis ebligite per pliperfektigo de ĉiuj ekspluatitaj establaĵoj, kio ree postulis investi grandajn sumojn. La proporcia sumo de la investita kapitalo kalkulata po ĉiu persono laborigita en la fervoja servo sumiĝis en la jaro 1920 je 9.500 dolaroj en la jaro plialtiĝis proporcie ĝis sumo la 11.00 dolaro kaj en la jaro 1928 eĉ ĝis 14.700 dolaroj, do ĝi plialtiĝas proksimume unu kaj duoble dum naŭ jaroj. Krom tio oni devas konsideri plibonigojn de la instalaĵoj, kiuj okazis ne ŝarĝante la fundan kapitalon, kiuj do estis pagitaj el ekspluatitaj gajnoj. De post la jaro 1920 plialtiĝis la funda kapitalo de la fervojoj entute proksimume je kvin milionoj da dolaroj. Por ili oni havigis al si pli pezajn kaj pli kapablajn lokomotivojn, komercaĵvagonojn je pli granda ŝarĝkapableco, la kurbaĵoj kaj deklivaĵoj de la linioj estis plibonigitaj, la staciaj establaĵoj estis tiel rekonstruitaj, ke la ekspluatado okazas pli flue, la sekurigaj establaĵoj estas pliperfektigitaj, en la metiejoj estas instalitaj laborŝparantaj maŝinoj kaj pluro alia. Ĉio tio faris la fervojan funkcion pli flua kaj ebligis entute atingi pli grandan laborkvanton dum pli mallongigita labortempo.

Lastatempe rimarkiĝas inter la trajnpersonaro de la amerikaj fervojoj movado klopodanta, ke estu enkondukita seshora labortago. La fervojaj kompanioj kontraŭstaras, ĉar plua mallongigo de la labortempo rezultigus gravajn malfacilaĵojn.

El „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ trad. KARIOFILO

## KIEL ZORGAS LA GERMANA REGNA FERVOJ-KOMPANIO PRI SIA PERSONARO.

La germana regna fervojkompanio ordigis sekvante la disdonadon de trinkaĵoj kaj manĝaĵoj dum varmeĝo aŭ malvarmeĝo:

### I. Trinkaĵoj.

a) somere:  $\frac{1}{2}$  lit. da blanka kafo,  $\frac{1}{4}$  da teo, 1 botelon da minerala akvo aŭ limonado, laŭ volo. Kondiĉo por disdonado estas varmeĝo de 23 gradoj C en ombro je la 10 horo antaŭtagmeze.

b) vintre:  $\frac{1}{2}$  da blanka kafo,  $\frac{1}{4}$  da teo, plato da buljono aŭ plato da iu ajn alia supo, laŭ volo. Kondiĉo por la disdonado estas malvarmo de minimume 10 gradoj C aŭ malvarma kaj malseka vetero.

Tiujn ĉi trinkaĵojn ne ricevas nur la eksekutiva personaro, sed ankaŭ ĉiuj aliaj, kiuj devas penige labori sub la sunradioj somere (aŭ je la fajroj, kiel ekzemple en la riparejoj la forĝistoj k. t. pl.) kaj vintre je tre forta malvarmo.

### II. Manĝaĵoj.

Kutima varma manĝaĵo aŭ surŝmirita pano kun unu el la supre cititaj trinkaĵoj. Kondiĉo:

a) Plilongigo de la regula labortempo je minimume 3 horoj. (Validas nur por la trajnpersonaro).

b) Eksterordinare akra malvarmo je pli 20 gradoj C. (Validas por la trajnpersonaro kaj por la ordiga personaro en stacioj, kiuj havas malfacilan ordiglaboron).

c) Peniga laboro je eksterordinaraj okazoj. (Validas nur por la personaro, kiu estas ĉe tiuj laboroj okupita).

Rim. de tradukinto: Tiel aspektas en Germanio la novordigita disdonado de alpago. Tre interese estus eksci tiurilate iom pli ankaŭ ĉe aliaj fervojoj. Ni en Jugoslavio ne konas disdonadon de simila alpago inter la fervojistaron.

El „Der deutsche Eisenbahner“ trad. Joža Zapantič, Beograd, Jugoslavujo

## V O R T A R O

### GEKOLEGOJ!

La avizita esperantotraduko de la Internaciaj Konvencioj pri fervojaj trafikoj jam aperis, sed bedaŭrinde nur en 200 ekzempleroj, ĉar Moraviaj Esperanto Pioniroj ne sukcesinte kolekti sufiĉe grandan sumon kapablis plimultigi ĝin sole litografe. Cetere ankaŭ tio sufiĉas por atingi la celon. La esperantistaro ne bezonas ja ankoraŭ tradukon praktike uzeblan, temas nur pri la pruvo, ke jam nun estas eble esperantigi internacian fervojan leĝon, kvankam ni ne posedas ankoraŭ komercfakan fervojan terminaron.

La eldono donas bazon al diskuto pri ĝusteco de la uzitaj fakaj esprimoj. La eldonintoj invitas tial la legantojn, ke ili komparu la tradukon kun la origina franca kaj kun la nacilingva tekstoj kaj sciigu la tradukinton pri trovitaj korektindaĵoj ĉar laŭ la rezulto oni intencas kompili komercfakajn fervojajn esprimojn por ebligi baldaŭan eldonon de komerca fervoja terminaro.

La komitato de I. A. E. F. decidis en sia komitata kunsido de la 16-a de februaro 1930 proponi al nia gekolegato, ke la redaktadon de la komercfaka fervoja terminaro transprenu kolego Josef Rebiček en Olomouc 2, Hlavní nádraží 103, RČS, ĉi tiu samideano — tro okupita ofice — preferus, ke iu alia kolego transprenu la redaktadon, sed intertempe li promesis kompiladi la terminojn. Tial ni petas gekolegojn komercfakulojn sciigadi kolegon Rebiček laŭ la supre menciita adreso pri siaj plibonigaj proponoj. Gravajn problemojn ni pridiskutos en la terminara angulo de nia revuo.

La eldonintoj havas en la stoko ankoraŭ po 25 vendebaj ekzempleroj de la malgranda eldono (IKP

person — kaj pakajtrafika) kaj de la granda eldono (IKP kun IKF = fretajtrafiko), do kiu volas posedi ĉi tiun maloftaĵon, mendu tre rapide. Oni liveras nur kontante: la malgrandajn po kĉ. 7,50, la grandajn po kĉ. 27,50 afrankite kiel simpla presaĵo; rekomendita presaĵo kostas kĉ. 2,50 pli. Mendojn kaj monon sendu al A. Kudela, del. de U. E. A., Olomouc — 11 Horní Novosadská 56.

La redakcio.

### KELKE DA FAKAJ ESPRIMOJ KIUJN NI KONSIDERAS NEPRE DISKUTINDAJ.

**Fleksebla ŝtalo** — facier doux — i. acciaio dolce — g. zäher Stahl. — ĉ. kujná ocel.

**Fretajtrafiko** estas laŭvorta traduko de la germana »Frachtverkehr«. La esprimo »freti«, ĝiaj derivaĵoj kaj kombinaĵoj estas klarigitaj en la vortaro Kreuz & Mazzolini. Ĉi tiu esprimo estas tre necesa por la fervojo, ĉar la plejmulton da ĝiaj rilatoj al la publiko regulas la freta juro. La germana esprimo »Fracht« estas uzata ne nur en la senco »fretaĵo — Frachtgut«, sed ankaŭ en la senco »fretprezo, fretdepago — Frachtgebühr«; por la laste menciita nocio oni povas uzi en Esperanto la esprimon »frajto« laŭ la vortaro de Karl Minor. Estus dezirinde uzi ĉi tiun esprimon por la pura »fretdepago — Frachtgebühr«, kiu rezultas, se oni multiplikas la »frettakson — Frachtsatz« — indikitan en la tarifoj kutime por 100 kg) — per la pezo. »Fretkostoj« estas la tuta sumo elspezita laŭ la fretletero por la transporto de la sendaĵo, tio estas krom la frajto ankoraŭ »krompagoj — Nebengebühren, dogano — Zoll, impostoj — Steuern« kaj aliaj elspezoj ekz. por riparo de la sendaĵo difektita dumvoje ktp.

**Intermite** — laŭ la vortaro Bennemann: »stossweise« — france: »à coup« laŭ la »Scienca gazeto« 1912 paĝo 27: »subitaje«.

**Komisiulo** — anstataŭ la tro ofte uzata kaj eĉ en bonegaj vortaroj trovebla esprimo »komisiisto«, kio signifus ulon, kiu profesie komisiis; tia profesio ne ekzistas en la praktiko. Temas pri ulo, kiu estas komisiata, do estas komisiito komisiulo.

**Lamenigebla** — france: »malléable«, germane: »schmiedbar« laŭ la »Scienca gazeto« 1914 paĝo 111; pli mallonga — do pli taŭga — esprimo estus »forĝebla«.

**Netramalsekigebla** — germane: »wasserdicht« laŭ la »Scienca gazeto« 1912 paĝo 51: »nepenetrebla«; sed tio estas »étanche — luftdicht — hermetika« (Scienca gazeto 1913 paĝo 95). Ĉi tie temas pri franca: »impermeable«, kiun tradukas la vortaro Grosjean-Maupin: »netramalsekebla«, laŭ la Fundamenta Krestomatio.

**Pafkotono** — laŭ la Scienca gazeto 1912 paĝo 13: »pulvokotono«.

**Plendo (juĝa)** — france: »action«, germane: »Klage«, per kiu oni iniciatas proceson.

**Premitaj gasoj** — laŭ la Scienca gazeto 1912 paĝo 122 kaj 1913 paĝo 18: »komprimitaj gasoj«.

**Preskripcio** (Karl Minor), **preskripto** (Bennemann) estas senvalidiĝo de pretendoj ktp. pro pasinta certa tempo. Temas do pri unu el diversaj manieroj, laŭ kiuj senvalidiĝas pretendoj ktp. Same kiel en naciaj lingvoj certe ankaŭ en Esperanto oni rajtas diri: »la preskripcio komenciĝas, estas interrompata«, ĉar ĉiu komprenas, ke la frazo signifas: »la preskripcia limtempo komenciĝas, estas interrompata ktp.«.

**Prestado** estas klarigita en la vortaro Kreuz & Mazzolini, germane: »Leistung«.

**Projektilo** — france: »projectile«, germane: »Geschoss« do elpafota, -ata, -ita aĵo — »elpafaĵo«.

**Promilo** —  $\frac{1}{1000}$ , simile kiel »procento« — %.

**Radjo** — radio. La akcenton transprenis nia majstro el la pola lingvo. Poloj akomodis la skribmanieron de la internacia vorto: »radio« por povi akcenti ĝin sur la antaŭlasta silabo kaj tamen prononci ĝin laŭ la internacia maniero, skribante: »radjo«; ni imitu ilin amenaŭ ĉe la vorto internacie tiom ofte uzata. Ekzemplon donas al ni dro. Zamenhof, kiu

akomodis la skribmanieron de sia nomo al la internacia prononcmankiero.

**Rregreso** (Karl Minor) itale: »regresso«, germane: »Regress, Rückgriff«, france: »recours« signifas postulon je kompenso de tiu, por kiu oni pagis ĝin.

**Reklamacioj** — france: »réclamations administratives«, itale: »reclami amministrativi«, germane: »Reklamationen« estas skribe prezentataj kompenso postuloj, en pli larĝa senco ankaŭ postuloj pri repagoj.

**Remburso** — france: »remboursement«, germane: »Nachnahme«, de Behrendt enkondukita kaj en la poŝta deĵoro jam de longe uzata faka esprimo, kiu ankaŭ la fervojo tre urĝe bezonas, ĉar »repago« ne taŭgas por la menciita nocio signifante: »restitution«, germane: »Rückerstattung«, ekzemple de tropagoj.

**Sciigilo**. La sufikso -ilo estas uzata ne nur en senco de instrumento, sed en senco pli larĝa, ekzemple en la vortoj: »kuracilo, desinfektilo ktp.« Se estus permesite uzi ĉi tiun sufikson en fervoja deĵoro por esprimi la nocion de uzataj formularoj, oni rezultigus tre mallongajn fakajn esprimojn ekzemple: »sciigilo«, per kiu oni sciigas la adresaton pri alveno de sendaĵoj, »akompanilo«, germane: »Begleitchein«, dokumeto akompananta diversajn fervojajn deĵoraĵojn, »afrankilo«, kiu esprimo povus anstataŭi la tro longan esprimon: »afrankofakturo«.

**Sentigi sin** — igi sin sentata.

**Stivi** klarigata en la vortaro Kreuz & Mazzolini, tradukita de Bennemann germane: »verstauen«.

**Transito** klarigas Kreuz & Mazzolini en senco de traveturo, trapaso; verbo »transiti« signifas do »traveturi, trapasi«.

### RELO — RELVOJO — TRAKO — LINIO.

Ŝajnas al mi oportune preparoli ĉi tiujn kvar nociojn, ĉar — laŭ mia opinio — oni tre ofte uzas malĝustajn esprimojn por ili.

Relo estas fera stango laminita laŭ la teknika scienco tiel, ke ĝi estu kiel eble plej portkapabla, dum ĝia propra pezo estas kiel eble plej malgranda (Tial la profilo de reloj uzataj de fervojoj similas la grekan literon »omega«, kies kolo estas iom longigita kaj la kapo iom plitigita. Se oni do legas pri unu-rela fervojo, oni devas imagi, ke la vagonoj rulas sur unu relo. Kvankam oni legis pri tiaj fervojoj jam antaŭ multaj jaroj, tamen oni povas supozi, ke nur tre malmultaj gekolegoj vidis ilin. Pli facile oni povas vidi trirelajn fervojojn ekzemple dentradajn fervojojn; sur du (flankaj) reloj rulas la vagonoj, je la tria denthava (meza) relo apogas sin la moviga dentrado de la lokomotivo. Sed plejparte la fervojoj estas durelaj; la trajno moviĝas sur relparo, kiu faras relvojon. Se la trafiko pligrandiĝis, ke ĝi ne povas plu esti efektivigata sur unu relvojo, oni estas devigitaj konstrui la duan relvojon paralele al la unua kaj oni parolas poste pri duvoja linio. Laŭ la principo de sufiĉeco ne estas necese diri »durelvoja«. Diru »dutraka« linio ne ŝajnas al mi ĝuste, ĉar temas pri unu trako, sur kiu kondukas du (rel-)vojoj. Pri du trakoj oni povus eble paroli — laŭ mia opinio — se anstataŭ konduki du paralelajn vojojn sur la sama trako oni estas devigitaj pro teknikaj malfacilaĵoj konstrui por ĉiu el la du relvojoj po aparta trako, nome ĉiun trakon sur propra suba konstruaĵo. Tio okazas ekzemple ĉe tramoj, se unu branĉo de duvoja tramlinio devas esti deflankigata pro mallarĝeco de strato en alian paralelan straton.

La nocio »trako« en la popola parolo estas samsignifa kun la nocio »linio« kaj nur teknikistoj decidu, ĉu en la faka parolo estas necese uzadi ĉi tiun neologismon anstataŭ la internacie uzata vorto »linio«.

Malĝuste oni parolas ankaŭ pri »mallarĝrelaj« linioj, kvankam ne temas pri larĝeco de relo, sed

pri la distanco, en kin situas la paralelaj reloĵoj de la sama reloĵo. Ankaŭ ĉi tiuokaze tre taŭgas la supre menciita esprimo «vojo». Oni do parolas pri «normalvojaj, larĝvojaj kaj mallarĝvojaj» linioj, kiuj esprimoj estas ankaŭ pli belsonaj pli facile prononceblaj, ol la supre menciitaj malĝuste uzataj esprimoj.

Resume mi proponas ne uzi la esprimojn: durela aŭ dutraka linio, sed pli ĝuste «duvoja linio» anstataŭ larĝrela, normalrela kaj mallarĝrela linio pli ĝuste «larĝvoja, normalvoja, kaj mallarĝvoja linio».

*J. Rebiček, Olomouc.*

## P O R P R O P A G A N D O

### ABSTINENTA KONGRESO EN BUCURESTI

Kiel estas konate al niaj anoj, okazis en la j. 1929. la kongreso de Internacia Asocio de Abstinentaj Fervojistoj en Bucuresti.

La programo de la kongreso estis tre abunda. Inter aliaj oni starigis en la tagordon ankaŭ la punkton pri la uzado de internacia lingvo. Konsiderante la gravecon de la farota decido pri tiu punkto, okaze de la kongreso, decidis nia fervora germana ano s-ano Ignaz Hock el München veturi al kongreso tra Zagreb, por interkosenti kun nia vicprezidanto pri la pledado por Esperanto. Nia vicprezid. instigis membrojn, pri kiuj li sciis, ke ili estas abstinentoj, skribe proponi al prezidanto de la asocio akcepti Esperanton — se ili mem ne ĉeestos la kongreson.

S-ano Hock restis en Zagreb 24 horojn kaj dum tiu tempo lin gvidis — post interparolo pri supra temo — la vicprezidanto tra la urbo kaj montris al li ĉefajn vidindaĵojn.

Ĉi sube ni publikigas la raporton de s-ano Hock kaj dankas al li por trafa kaj bona propagando, esperante, ke en proksima estonto IAAF uzos sole Esperanton ĉe siaj kongresoj.

Same ni publikigas la artikolon de nia pola asoro s-ano Kucharcz pri la traveturo de abstin. fervojistoj tra Polujo.

Nia vicprezidanto atendis la kongresanojn la 28-an de junio ĉe la stacidomo kaj denove li havis okazon konstati kiom terure oni sentas la mankon de unu komuna lingvo. En la alveninta grupo estis reprezentitaj aŭstrianoj, francoj, germanoj, poloj kaj svisoj. La klarigojn de vicprezid. (en germana lingvo) okaze de vizitado de la urbo necesis traduki minimume en francan lingvon. Ke tio estas por ni esperantistoj tre teda afero, ne necesas aparte akcenti.

La 29-an de junio alvenis grupo konsistanta el 15 francoj kaj 15 francinoj, inter ili estis nur unu, s-ro Jean Bourquelle, ing., kiu komprenis germanan lingvon, kiun devis vole — nevole uzi la vicprezidanto. Denove prezentiĝis tre trafa okazo por propagandi Esperanton — kion ja la vicprezidanto faris.

Ni esperu, ke tiu Babela turo en I. A. A. F. tre baldaŭ ĉesos.

### Bona sukceso en Bukureŝti.

En Bukureŝti okazis la 20<sup>an</sup>—25<sup>an</sup> de junio 1929. la XIII<sup>a</sup> Kongreso — bonege aranĝita bonege pasinta — de la internacia asocio de antialkoholistaj fervojistoj. Unu el la programtemoj estis: uzo de iu lingvo kiel komuna kaj ĝenerala por skribaĵoj kaj kongresoj. Al tiu temo petis la vorton nia ano Ig. Hock, München, Bavarujo kaj parolis esperante: Kara kolegaro, mi dankas vin kaj al mia sorto ĉar estas eble al mi pledi por nia kara lingvo Esperanto antaŭ tiom da aŭskultantoj multelingvanaj el ĉiuj partoj de Eŭropo, Ĉerte vi pensas nun: Ho mia dio, novan laboron, novan studon oni volas altrudi al ni, ni tute havas sufiĉe da okupo. Kredu al mi karaj amikoj, ankaŭ mi devas servelabori de la 7<sup>a</sup> matene ĝis la 7<sup>a</sup> vespere, sed antaŭe aŭ poste mi nepre havigas al

mi kelkajn minutojn por Esperanto. Tiamaniere eluzinte la 5, la 10, la 15, minutojn vi certe povos esprimi viajn ĉiutagajn dezirojn kaj necesojn tre baldaŭ, mi kredas jam post 3—4 monatoj. La monatoj pasas rapide. Vi post 1 aŭ 2 jaroj, parolos same bone kiel mi mem hodiaŭ al vi. Cent jarojn aŭ mil jarojn ni devas batali kontraŭ alkoholismo — sed ni venkos. Nia laboro estas por niaj infanoj, por niaj postuloj, por ke ili vivu en pli bela, pli bona mondo. Ili ankaŭ kunvenos kaj festos kongresojn — sed ili parolos nur unu lingvon. Ni fervojistoj, ni pioniroj por tutmondaj interrilatoj, komunikoj homaraj kaj komercaj, ni pioniroj de tutmonda sobereco — ni estu ankaŭ pioniroj de unu lingvo, grandega kaj urĝa progreso de la homaro — Esperanto! Brandt Utrecht kaj tuj poste ankaŭ la aliaj petis ke mi diru germane ĉi tiun paroladon ĉar ja certe neniu komprenis Esperanton. Mi plenumis la deziron kaj prezidanto Weber diris:

Karaj amikoj! Ĉerte ni ĉiuj sekvis kun plej granda intereso la entuziasmajn vortojn de nia s-ro Hock. Li montris al ni kiel verŝajne aspektos niaj kongresoj kiam ni okazigos ilin en Esperanto. Mi do volonte prenas tiun ĉi okazon rekomendi la studon de tiu ĉi lingvo. Mi petas viajn opiniojn al mia propono. — Ĉiuj konsentis.

*I. Hock, München, Germanujo*

### KARAVANO DE ABSTINENTAJ FERVOJISTOJ AL BUCURESTI.

La 17-an de junio vizitis karavano de abstin. fervojistoj, sub gvidado de prezid. de Internacia Asocio de Abstin. Fervojistoj s-ro Karl Weber el Zürich, antikvajn polajn urbojn Krakow kaj Lwow, kie ili pasigis kelkajn horojn. Karavano konsistis el ok nacioj, aŭstrianoj, danoj, francoj, germanoj, nederlandanoj, norveganoj, svisanoj kaj poloj.

La pola asocio de abstin. fervojistoj en Lwow aranĝis en salono de ĉefstacidomo solenan koncerton. Antaŭ la koncerto okazis parolado de prezid. de pola asocio de abstin. fervojistoj. Respondis germanlingve s-ro Weber. Post tio kantis kelkajn polajn komponaĵojn ĥoro de abstin. fervojistoj «Syrena» sub direktado de s-ro prof. Rangel. Francilingve parolis pola ing. s-ro Papielski kaj prezidanto de franca abstin. asocio s-ro de Bolle, fervojingenero; s-ro Maleczek violonludis germanan komponaĵojn de Kreisler «Liebesfreude» kaj polan komponaĵojn de Winiawski. Juna tenoro s-ro Dmytrow kantis du belajn komponaĵojn kaj akompanis lin bonege pola komponisto s-ro Harasowski. La solenon finigis prezid. s-ro Weber per parolo je honoro de polaj fervojistoj.

Kore adiaŭataj de polaj fervojistoj abstinentoj, kun akompanado de fervojista orĥestro, la gastoj forveturis je la 9.40 en direkton al Bucuresti.

Mi nur ĉi-tie rimarkis mankon de unu sola internacia lingvo, ĉar estis vere biblia «Babela turo». Kiu ne konis francan aŭ germanan aŭ alian lingvon, tiu parolis nur per gestoj.

*J. Kucharcz, Lwow, Pollando*

### APLIKO DE ESPERANTO ĈE INTERNACIA TRANSPORTLABORISTA FEDERACIO

Jam de post multaj jaroj I. T. F. aplikas Esperanton en sia korespondado kun alilando. Krome en ĝia monata Bulteno aperadas konstante la rubriko pri Esp. movado kun tre interesaj propagandaj informoj.

Dum pasintjara aŭgusto intencis I. T. F. eldonadi sian Bultenon krom en lingvoj angla, franca, germana, hispana kaj sveda ankaŭ en Esp. Bedaŭrinde la intenco ne povis realiĝi, ĉar ne ankoraŭ ekzistas tiom da esp. fervojistoj, kiom I. T. F. bezonis por povi eldonadi esp. Bultenon. Ne povinte realigi sian planon pri eldonado de Bulteno ĝi decidis eldonadi «Komunikojn por la gazetaro» hektografitajn en esp.

Ĝis nun aperis 3 »Komunikoj«. Tiuj »Komunikoj« estas aboneblaj ĉe »Internacia Transportlaborista Federacio« Vondelstraat 61, Amsterdam W. Nederlando, laŭ jena prezo:

Por la anoj de in organizo aliĝinta al I. T. F. Esp. komunikoj sen aldono de Bulteno 3.75 sv. fr. jare.

Esp. komunikoj kun aldono de Bulteno en iu el la lingvoj: angla, franca, germana, hispana, sveda 4.20 sv. fr. jare.

Por personoj ne aliĝintaj al I. T. F. aŭ ĝiaj samcelaj organizoj Esp. komunikoj sen aldono de Bulteno 3.75 sv. fr. jare.

Esp. komunikoj kun aldono de la Bulteno en iu el la cititaj lingvoj 7.30 sv. fr.

Superflue estas akcenti la gravecon de tia apliko de E. ĉe ITF kaj ni povas nur gratuli I. T. F. pro ĝia decido. Al niaj anoj ni varme rekomendas aboni la komunikojn kaj tiel akceli kiel eble plej baldaŭan efektivigon de eldonado de esp. lingva Bulteno.

La estraro.

## L I T E R A T U R O

*Josip Kulundžić, Zagreb, Jugoslavujo*

### LA TIFOZA VAGONO.

(Daŭrigo 1-a).

Li malfermis la okulojn kaj ekvidis super sia kapo unu kranion tegitan per verdeta haŭto. Sed la kranio ekhavis vibrojn de viva estaĵo. Tuj kiam sur ĝi aperis dolore varma rideto. La virino parolis kun la voĉo, de kiu multaj longaj koldoloroj forprenis la koloron:

— Dank' al Dio, vi malfermis la okulojn, post tri tagoj... Neniu volis eniri, kvankam ili aŭdis vin kriegantan en febro. Kiom mi penis frotante vin. Mi scias, vi laboris sur relvojo ĉe la sama stacio kun mia edzo. Kun tiu, kiun dispremias lokomotivo de la ekspreso, antaŭ tri monatoj, kiam li estis ĉi-tien translokigita... Vi certe ankaŭ estas maldungita. Ĉu nun estas al vi varme? Mi hejtis al vi. Ankoraŭ hodiaŭ mi povas vin helpi. Morgaŭ ankaŭ mi oni perforte elloĝigos, ĉar mi ne havas rajton je la loĝejo de mia mortinta edzo. Oni akuzis lin post la morto — ke li senrajte alveturigis unu vagonon sur ĉi tiun relvojon kaj en ĝi lokiĝis. Tio estas, ili diras, kriminala. Dank' al Dio ke li mortis, nun li almenaŭ ne devas sin defendi antaŭ ili... Mi ne timas la tifon. Nur se vi ĝin ne kaptis... Ĉu vi estas malsata? Mi perforte enverŝadis al vi varman lakton kun brando en gorgon... Nun dumtage ne montru vin el la vagono. Nun estas tiu ĉi loĝejo, estas tiu vagono en karanteno, neniu rajtas al ĝi proksimiĝi, sed post kelkaj tagoj certe venos la komisiono... Jen, al vi iom da manĝaĵo... Ankaŭ tutan mian lignon mi alportis al vi. Ĉiel mi morgaŭ devos for de ĉi tie...

Si eliris pli frue ol Spaiĉ povis demandi: Kiel ankaŭ ŝi scias, ke li estas maldungita... Ankaŭ pli frue ol li povis al ŝi diri, kiom al li estas varme, varme. Ah, nur se ĉi tiu ne estus malpermesita tifa vagono, li nun ekkantus plengorge:

»Kiel malproksime kantas telefonfadenoj...«

»Kiel bonege odoras la karbolo...«

La virinon, kiu lin eble savis li ne plu vidis. Sin perforte elloĝigis la komisiono, kiu en granda arko ĉirkaŭpaŝis la tifan vagonon. Post tri tagoj, matene, eliris sin Spaiĉ el sia loĝejo kaj foriris al la vilaĝo. Por peco da pano li tutan tagon ekkurigadis leporojn al sinjoraj ĉasistoj. Aŭ li balais neĝon antaŭ komunuma domo, dume la vilaĝa policisto gravmiene fumis sian pipon. Aŭ li purigadis ĉevalojn de grandbienuloj, dume la veturigisto dormis post nokta diĉado. Malfrue nokte li revenadis en sian tifozaŭ vagonon. Kaj kiam li ekhejtis en la rustiĝinta lada forno, kaj sin tiris sub la litkovraĵon forte malbono-

dorantan je karbolo, li sentadis, ke de sur lia dorso malrapide forviŝiĝas la honta signo de »la tria kategorio«, kaj ke ankaŭ li fariĝas homo kun rajto je vivo, homo posedanta sian tegmenton kaj sian varmon kaj sian vivon. Li kovradis sin trans la kapo kaj mallaŭte ion ekkantis, dume liaj larmoplenaj okuloj malsekigadis nigran kusentegajon.

Unu nokton lin vekis forta lumradio falinta sur lian kusenon. Antaŭ lia vagono bruis tumulto de homoj, el kiu apartiĝadis dolorigaj ekkrioj de virinoj, blasfemoj de viroj kaj ploro de infanoj. La tuta timo, kiu Spaiĉ-on dum semajnoj igadis por kaŝadi sin de homoj, subite pligrandiĝis ĝis teruro. Li forsaltis de la lito kaj premis sian oreilon sur la malvarman pordon de la vagono. Preskaŭ apud lia orelikonko mem parolis masiva grasa baso:

— Skandalo! Kiel oni purigas tiujn relvojojn? Eniru, Marieto, vi malvarmumiĝos. Esti retenita en ĉi-tia neĝo kaj halti ĝuste antaŭ tiuj, odoraĉantaj vagonoj, ĉi-tie fetoras kiel en sterkejo. Iru en la »vagon-restaŭranta«, karulineto, kaj eltrinku ankoraŭ unu grogon... Kompreneble, mia firmo ne havas okcent vagonojn po tage je dispono por la lignoeksperto, sed la direkcio donas vagonojn por loĝejoj al iaj ajn relkomutistoj! Pro tiuj relkomutistoj nia industrio suferas, suferas la tuta nacio... Sed Marieto, eniru, mendu al vi varman spicvinon... Kaj kio estas rezultato de tiu tiel monata sociala humaneco? Jen, rigardu! Ĉi tiuj loĝejoj en vagonoj fariĝas kulturigejoj por la plej danĝeraj bakciloj! Kovejoj de infektmalsanoj!... Mi petas, la direkcio de la trafiko nin haltigis antaŭ tifoza vagono. Do, kara mia, se pri tio oni ne ekkalkulos en la parlamento, tiam mi vere ne scias, pri kio oni devas tie paroli! Kaj tiam, se jam ĉiu relkomutisto povas flankentiri unu vagonon por sia loĝejo, tiam almenaŭ estus necesa ia kontrolo... Mi petas vin, Marieto, eniru, vi ja ankoraŭ infektiĝos ĉi tie... Ĉu vi pensas, ke tiuj fiuloj estas higieno instruitaj? Kaj ke ili respektas higienajn ordonojn? Mi estas konvinkita, ke ilin la tifo eĉ ne iomete malhelpas por ankaŭ pluen loĝi en tiaj vagonoj. Hm, kara mia, pro ilia totala nekulturo ne povas ni suferi. Ĉar tiuj fervojistoj venas en kontakton kun la publiko kaj proponas al ni miliardojn da baciloj ĉiufoje, truiĝante al ni biletojn... Ne, ne, mi scias kio estas sociala zorgo, sed permesi, ke en tiuj vagonoj eĉ pluen oni loĝas, kaj la nacia industrio suferas pro manko de vagonoj, kaj la infektmalsanoj disvastiĝas, ne, ne, tion oni devas pridiskuti en la parlamento... Jes, ĝuste pri tiu ĉi vagono numero 144-82... Tiun numeron mi devas al mi noti 144-82, ĝuste pri ĉi-tiu konkreta ekzemplo!

— Sed paĉjo, en ĉi tiu vagono neniu loĝas? Ĝi estas en karanteno. La ruĝa afiŝo...

— Kiel vi estas kelkiam naiva. Ĉi tiu Maksim Gorki terure mabonigas nian junularon. Vi certe la tutan nokton al mi asertus, ke en ĉi tiu vagono neniu loĝas. Sed, mi petas vin, vidu sur la tegmento nigran ringon en neĝo ĉirkaŭ la kamentubo. Hieraŭ vespere neĝis, kaj tiu sama neĝo nun, noktmeze estas degelinta ĉirkaŭ la kamentubo. Do? Hieraŭ vespere ĉi tie oni hejtis. Do, ĉi tie in loĝas.

— Sed paĉjo, se ĉi tie estas la ruĝa afiŝo, tiam certe oni elloĝigis ĉiujn el la vagono. Tio ne estas kiel en niaj dekkvar ĉambroj, ke oni povus izoli malsanulon! Ĉi-tie devas la tuta familio eksteren. Ĉu vi ne vidas, la tuta vagono estas surkalkita kaj malbonodoras je la karbolo...

— Vi parolas pri ĉi-tiuj homoj konante nur la homojn ĉirkaŭ vi, homojn kun ia higiena konscio. Se vi eĉ iomete sciis, kiom tiuj homoj estas nekulturaj kaj kiel ili kun tiu sia nekulturo, al ni, civilizitaj Eŭropanoj, malebligas ĉiun progresan laboron, tiam vi aliel parolus!...



— Mi ne volas, paĉjo, kun vi en ĉi tiu ekstreme malvarma vetero debati pri la principaj aferoj. Mi nur volas en ĉi-tiu konkreta kazo ekcenti, ke en ĉi-tiu vagono neniu loĝas... Kaj ke iamajn loĝantojn brutale oni elĵetis eksteren...

— Do, bone! Jen, okazo, por ke mi vin seniluziigu unu foje por ĉiam. Kaj por ke mi al vi pruvu, ke tiu via Maksim Gorki kaj tiu via Henry Barbusse ne estas pravaj. En ĉi-tiu vagono homoj loĝas, mi vin certigas, kaj tion mi al vi tuj pruvos. Sed atentu!... se en ĉi-tiu vagono iu loĝas vi ne rajtas al mi malpermesi, ke mi per ĉiuj laŭleĝaj rimedoj plej energie ekiniciatu la esploron pri tio, ke en tifoza vagono sen ia kontrolo de sanitaraj aŭtoritatoj rajtas loĝi la homoj! Vi devas al mi promesi, ke vi en tiu okazo konsideros min prava, kaj ne tiun vian Gorki, aŭ tiun vian Jack London; se mi nun ĉi-tie trovos loĝantojn, vi devas kapitulaci...

— Mi atentigas vin, paĉjo, ke mi ĉi-tiun kazon ĝuste pri ĉi-tiu tifoza vagono konas el gazetoj. Antaŭ du monatoj oni elĵetis ĝuste el ĉi-tiu vagono unu tutan tifoza familion...

— Do, se vi min volas blufi, Marieto, vi konas ĝuste kazon pri tiu-ĉi vagono, antaŭ kiu ni hazarde estas retenitaj kun orient-ekspreso, vi ĝuste ĉi-tiun kazon konas el gazetoj! Permesu — tio estas komika!

... Cetere, jen la konduktoro... Halo, konduktoro! Mi estas ĝenerala direktoro Plaviĉ de la asocio de lignoindustriistoj. Mi vojaĝas en la komisiono por studado de la problemo de nia trafika organizo. Mi havas oficialajn rekomendojn, ke la fervoja personaro estu al mi je helpo. Estu bonvola, ekrigardu, ĉu en ĉi tiu vagono iu loĝas... Jes, jes, en ĉi tiu tifoza vagono...

— Mi petas, sinjoro ĝenerala direktoro...

La konduktoro per forta gesto malfermis la pordon kovriĝitan per glacio. El aperinta malfermaĵo elfalis iu homo kun la vizaĝo sur neĝon. Restinte senmove kuŝi kun la vizaĝo sur neĝo; sur lia dorso vidiĝis violetkolora haŭto tra la nigra ĉemizo ĉifonita laŭlonge de la vertebraro.

Sinjoro direktoro en dika peltmantelo kun astrafiana peltĉapo malsupreniris sufiĉe rapide de sur la vagono de ekspresa vagonaro kaj sin klinis super la falintan homon. La konduktoro lin turnis; estis certe: la homo mortinta estis apogita sur la pordo kaj nun lia kadavro elfalis el la tifoza vagono.

Sinjoro direktoro eĉ ne iomete triumfis, al li eĉ estis malagrabla ekrigardi sian filinon, kiu en peza pelto staris surpinte de ŝtuparo de sia ekspresa vagono.

Sed la gracia kata vizaĝeto de lia parfumita filino rezigne grimaciĝis, kio preskaŭ similis je malestimo kaj ŝi ekflustris:

— Paĉjo, vi estas prava!

Kaj kun ia sento de abomeno ŝi malaperis en sia varma luksa vagono.

*El „Hrvatska Revija“ trad. Fran Janjić, Zagreb, Jugoslavujo*

## E L M O V A D O

### S. A. T.-KONGRESAJ TAGOJ EN LEIPZIG.

La kongreso en Leipzig pasis, ĝi certe faris bonan impreson al ĉiuj.

Seninterrompe de mateno ĝis malfrua vespero okazis diversaj labor- kaj amuz-aranĝoj dum la kongresaj tagoj, kiuj pro bona vetero, pro laboremo de la k-doĵ estis bone vizitataj.

Sennombraj fak-, sindikat- kaj aliaj kunvenoj okazis. Inter alie ankaŭ la kunveno por trafikistoj okazis lunde la 5-an de aŭg. posttagmeze je la 16-a horo. Pro diversaj aliaj aranĝoj kaj malhelpaĵoj ne ĉeestis ĉiuj, tamen kolektiĝis 31 trafikistoj.

La kunveno komencis laŭ fiksita horo. Ĉefe oni pritraktis organiz-, sindikat- kaj esperantajn aferojn.

Post ĉiu punkto sekvis vigla diskuto. La ĉeestintoj ne deziris fondi apartan aparaton, organizon, sed batali por apliko de Esperanto en sindikatoj kaj Internacia Transportlaborista Federacio, ĝis ili akceptos Esperanton en sian programon.

Oni ne konsentis subteni neŭtralajn Esperanto-organizojn per mono, sed per Esperanto-materialo je la intereso de la movado.

Preskaŭ du horojn daŭris la kunveno kaj pro malfrua tempo kaj aliaj aranĝoj rezignis fervojistoj je sia kunveno konvikiĝinte, ke la priparolitaj problemoj sufiĉis.

Vespere je la 20-a h. okazis prezentado, dum la paŭzo oni povis vidi diversajn lumbildojn, sciigojn ktp. inter alie ankaŭ sciigon al la fervojistoj kaj trafikistoj kun jena frazo »Atentu fervojistoj trafikistoj! Morgaŭ je la 11-a h. senpaga rondveturado tra Leipzig.«

Precize je 11-a h. komencis la rondveturado tra Leipzig laŭ nia plano. Partoprenis ĝin ĉiuj trafikistoj (48) inter ili ankaŭ virinoj. La veturado daŭris tri horojn, kun duonhora interrompo en la plej gran-



da amuza parko de Leipzig (Lunapark). Tie ni estis fotografataj kaj fervojistoj-trafikistoj en- kaj eksterlandaj esprimis dankon al la fervojista sindikato por la senpaga veturado.

Vespere je la 20-a h. okazis publika fervojista kunveno. Kolego Pietsch el Berlino parolis pri sindikato kaj Esperanto, li montris klare per faktoj al la ĉeestantoj la necesecon de unu lingvo inter popoloj. Poste parolis angla, aŭstria, nederlanda, sveda, fervojistoj. La traduko de eksterlandanaj paroloj faris plej bonan impreson al la ĉeestantoj.

Por ĉiu fervojisto estis granda festo partopreni en la kunveno. La sindikato estas per tio instigita aranĝi Esperanto-kursojn inter fervojistoj. Je la fino, la loka sindikatestro dankis ĉiujn ĉeestantojn por la intereso kaj laboro de la sindikato kaj Esperanto.

La Kongreso nun pasis, certe la kongresanoj rememoros ofte al Leipzig. La kongres-aranĝoj estis nur per aktiveco de ĉiuj Leipzigaĵaj esperantistoj kaj per simpatio kaj subteno de Leipzigaĵaj sindikatoj kaj laboristoj ebligataj.

*Masse Häckl, Leipzig, Germanujo*

**Dankesprimoj.** Ni, subskribintaj anoj de I. A. E. F. esprimas sinceran dankon al hispanaj kolegoj pro ilia tre grava servo. Precipe ni devas nomi prezidanton de Hispana Ligo de Esp. Fervojistoj s-anon Luis R. Escartin, (Madrid) pro lia tuja respondo kun valoraj informoj, lia afabla akcepto en Madrid, prizorgo de loĝejo, akompanado dum nia restado en

la urbo. Dum lia deĵoro anstataŭis lin tre agema kaj amika s-ano Emilio del Barrio Martín, sekretario de la Ligo. Treege ankaŭ helpis al ni tre bonkora s-ano Carlos Martines Fernandes en Sevilla. Ne estas eble nomi ĉiujn, kiuj al ni helpis, eĉ sur Balearaj insuloj, kiujn ni povis viziti nur dank' al mirinda internacia lingvo Esperanto, ĉar aliel ni estus tie tute perditaj.

Vivu hispanaj kolegoj! Vivu internacia lingvo Esperanto!

V. Suchy, Plzen, Ĉeĥoslovakujo.

Jozef Pech hon. prezid. de Laborista Ligo Esperantista, Praha, Ĉeĥoslovakujo

## FERVOJISTA ESPERANTO-KONGRESO

en Hirschberg-Riesengebirge 21—24 de junio 1930.

de tiea »Loka Komitato de Ferv. Esperanto-Grupo ni ricevis jenajn alvokojn:

### Samideano!

Ĉu vi jam konas nian regionon, aŭ ĉu vi almenaŭ jam foje staris sur Fischermonto kaj via rigardo falis en la vastan verdan valegon ornamitan de montoj, montegoj kaj vilaĝoj, ĉu plue ĝi supre flugis al la neĝonportanta montardorso similanta al rigidiĝinta ondegaro? Se jes, tiam ni ne bezonas allogi vin, ĉar vi mem deziras eluzi la okazon, en rondo de gesamideanoj, travivi ĝojigajn horojn. Se ne jam vi estis en nia valo, tiam des pli rapide decidiĝu travivi parton de viaj ferioj ĉe ni. Miloj kaj miloj da fremdaj homoj el ĉiuj direktoj de Germanujo kaj eksterlando ĉiujare somere kaj vintre alvenas kaj forirante kunportas neforgeseblajn impresojn. Vi samideano, en aŭ eksterlanda, ne sentos vin fremda tie ĉie, ĉar vin atendas, parto de nia granda rondo familia.

Ni atendas vin fakulo kaj nefakulo amike!

### Gesamideanoj!

Vi jam eksciis pri nia kongreso okazonta la 21an ĝis 24an de junio 1930 en Hirschberg i. Riesengebirge kaj eble pensas: Kial? Ĉu estas necese?

Ni konscias, ke nia ĉefa tasko estas vekti la intereson de la fervojistaro kaj de la fervojaj administracioj. Ni konscias, ke niaj ĝisnunaj rimedoj, nacilingvaj propagandparoladoj, flugfolioj k. t. p. ne sufiĉe impresas. La interesotoj diras al si »la sciigon mi ja aŭdas, sed mankas al mi la kredo«. Nacilingvaj pri Esperanto-konferencoj aŭ propagandparoladoj ne interesas praktikulojn kaj tute ne imponas al ili, plej ofte malgraŭ insista invitado, ne estas vizitataj de ili.

Sed se ni povus diri »ĉeestos delegitoj el dek aŭ pli da diversaj nacioj, kiuj raportos pri fakaj k. t. p. aferoj«, tiam estus certe, ke krom per tio vere interesitoj ankaŭ venus multaj pro scivolemo, por konvinki sin, ĉu Esperanto ne estas nura lingvaĉo per kiu fluaj parolado interkompreniĝo kaj diskutado ne ebligas. Internacia kunveno ankaŭ allogus nefakajn Esperantistojn kaj tiunmaniere, (se la lastaj ankaŭ nur estus enlandanoj) ni havus imponan nombron da partoprenantoj.

Niaj ĝisnunaj internaciaj konferencoj en la kadro de U. E. A. kongresoj ne sufiĉe atentigas tiujn, kiujn ni volas gajni, ĉar ili nur signifas parteton de la tuto, sed memstara aranĝo kun rimarkinda nombro da Esperantistoj, sendube alie efikus.

Do ni petas estimataj kolegoj, pripensu kaj provu kompreni nian ideon, decidiĝu komenci kun ni novan vojon sur kiu ni vidas atingeblan celon. Interligu la utilon kun agrablo kaj travivu en nia mondframa bela regiono viajn feriojn. Pri eble plej malmultekosta loĝado kaj nutrado ni zorgos. Kelkaj el la ĉi tieaj samideanoj prenos feriojn por esti viaj gvidantoj.

Jen vi havas bonŝancean okazon konatiĝi montaron, kies ĉarmego venigas kaj revenigas turistojn el ĉiuj partoj de l' tero.

Kore salutante ni restas je via dispono por dezirataj informoj.

La Loka Kongres-Komitato.

### La programo:

Sabate la 21-an de junio 1930 dum la tuta tago akceptado de alvenontaj gastoj. Posttagmeze de la 14 ĝis 18 horo por la jam alvenintoj (Delegitoj) kaj interesuloj pritraktado de ĉefkunvenaj (pure negocaj) aferoj, kiel preparo por dimanĉa ĉefkunsido.

Precize je la 20-a h. vespere solena malfermo de 1 salutvespero (amika kunveno), Dancado kaj aliaj prezentaĵoj. (Multenhava programo).

Dimanĉe la 22-an matene je la 8 h. (precize) malfermo de ĵara ĉefkunsido (kiu devos esti sabate la 21-an posttagmeze jam sufiĉe preparita). Daŭro de ĉefkunsido de 8—11 horo.

11—12 horo pritraktado de gazetafero »La Fervojisto«.

Aliĝe 12—13 horo publika (internacia) kunveno.

Je la 13 h. komuna tagmanĝo.

Je la 14 h. ekskurso aŭtomobile al la montaro.

Lunde la 23-an de junio. Precize je la 9—13 h. jarkunveno de Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.

Je la 13-a h. komuna tagmanĝo.

Je la 15-a h. daŭrigo de la jarkunveno, se ĝi ne finiĝos dum 9—13 h. Voĉdoni rajtas nur la anoj de I. A. E. F.

Marde la 24-an de junio ekskursoj laŭ plaĉo.

### Loĝado:

Ĉambro en kunveneja hotelo kun matenmanĝo (prezo 3 Rmk.)

(Komuna tagmanĝo prezo 1.50 Rmk.).

Laŭ ebleco senkosta loĝado ĉe gesamideanoj).

### Kotizo:

1 Rmk. pagebla ĉe alveno.

Detalajn informojn donas: L. K. K.

Fritz Thaster, Hirschberg-Riesengebirge, Linkestrasse 12, Germanujo

## SCIIGOJ DE LA ESTRARO

### PRI NIA JARKUNVENO EN BUDAPEST

okaze de XXI. Univ. Kongreso de Esperanto.

Kiel estas konate al niaj anoj, la estraro decidis aranĝi dum la U. K. jarkunvenon de nia asocio. Bedaŭrinde flanke de la estraro povis neniu ĉeesti la Kongreson. Nia hungara asesoro s-ro Emil Löbl



sendis al ni pri jarkunveno sciigon el kiu ni publikigas pli gravajn partojn.

La Kongreson ĉeestis 12 personoj. Ne estis elektita jarkunvena estraro, nek estis farita iu protokolo, kvankam ni donis tiurilatajn instrukciojn. Do, la kunsido havis duoficialan karakteron.

La ĉeestantojn salutis s-ro Löbl akcentinte, ke la jarkunvenoj en la estonto ne plu okazu dum kongresoj sed aparte. Kiel kaŭzon por tio li citis 1. Altan kongreskotizon (la 50% rabato sur fervojo kaj vizumo por ni fervojistoj ne ludas gravan rolon, ĉar ambaŭ ni ricevas senpage), 2. malmultan libertempon oni ŝatus pli racie eluzi t. e. viziti pliajn lokojn kaj ne restadi dum 8 tagoj en unu sola loko, 3. la monato aŭgusto ne taŭgas por ni pro granda trafiko kaj tial fervojistoj ne povas ricevi forpermeson, ankaŭ la vetero ne plu estas bela, 4. Fervojistaro estas disigita, unu parto vizitas Univ. Kongreson, la alia S. A. T. Kongreson.

Fininte la paroladon la asesoro tralegis la raporton de la estraro kaj la leteron de s-ano Perrochon el Bern, Svislando. La raporton ni publikigas ĉi sube, dume la leteron pridiskutos la estraro, ĉar ĝian enhavon ni solvos en la estrar-kunsido.

La jarkunvenon salutis H. Sallokannel asesoro el Finnlando kaj s-ro Perrochon. Krom tio decidis la jarkunveno telegrame saluti prezidanton de IAEF s-ron Stojnić kaj vicprezidanton s-ron Puhalo.

Post finita tagordo fotografis la ĉeestantojn s-ro Ritscher.

### RAPORTO

de la estraro de I. A. E. F. por la jarkunveno okazonta dum XXI. U. K. en Budapest.

Tre estimataj gesamideanoj!

Ĉar al neniuj estrarano de I. A. E. F. estas eble partopreni la XXI. U. K. kaj tiel ankaŭ la jarkunvenon de nia asocio, ni estas devigataj skribe plenumi nian devon t. e. prezenti al Vi almenaŭ la plej gravajn informojn pri la vivo de nia asocio kaj pri nia laboro.

Antaŭ ĉio — tre bedaŭrante ke neniuj inter ni povis veni al la Kongreso — ni sendas al Vi plej sincerajn salutojn kaj bondezirojn por plena sukceso de la Kongreso kaj de nia jarkunveno.

La junia-julia n-ro de »La Fervojisto« informis vin, ke ni ne povas prezenti en la jarkunveno la jarraporton pro pluraj kaŭzoj.

Unu el la plej gravaj malhelpoj estis la longdaŭra malsano de vicprezidanto kaj redaktoro, kiu malebligis lian laboron en la asocio. Post la resaniĝo, la revuo denove aperadas regule kaj en pli granda amplekso, por ke ni atingu la antaŭviditan amplekson kaj donu al la anoj tion, kion ni plej multe povas doni.

Ekster ĉiu dubo estas, ke la longdaŭra malsano kaj kun ĝi ligita neaperado de la revuo kaŭzis gravan damaĝon al nia asocio. Tiaj aferoj estas malfacile forigeblaj en la movado, kiu dependas de idealistaj laboro kaj subteno kiel estas ekzemple la esp. movado nuntempe. Nia asocio, kaj ankaŭ ĉiu alia simila asocio, suferos tiom longe je nesufiĉa evoluo, ĝis ili ne havos salajratajn homojn, kiuj laboros nur por la asocio. Kvankam ni plene konscias, ke tio ne venos tiom baldaŭ, ni tamen esperas, ke en proksima estonto tio devos okazi kaj nur tiam la asocio progresos tiel, kiel estas necese kaj dezirinde. La devo de ni ĉiuj estas labori per ĉiuj fortoj por ke tiu tempo venu kiel eble plej baldaŭ, ĉar nur tiam nia afero ne dependos de subitaj neantaŭvideblaj okazintaĵoj.

La nuna jarkunveno estas la kvina laŭvice de post kiam ni fariĝis estraranoj. Ne dezirante tie-ĉi vaste pritrakti kaj ripeti tra kiaj malfacilaĵoj ni dum tiuj kvin jaroj gvidis la asocion al ĝia celo, ni deziras al la jarkunveno rekomendi, ke ĝi pridiskutu kelkajn tre gravajn aferojn.

La unua tasko de la jarkunveno estu pridiskuti kaj post tio proponi al la anaro, kiujn kolegojn elekti okaze de venontjara jarkunveno kiel estraron de IAEF, ĉar venontan jaron finiĝas nia funkcio.

La proponon ni publikigos kaj, se la anoj ĝin akceptos, ni povos tuj post la akcepto doni al novaj estraranoj necesajn instrukciojn por ilia estonta laboro.

La dua — ne malpli grava tasko — estu pridiskuti detale la demandon pri nia revuo. Ni deziras scii, kian opinion havas niaj anoj pri la enhavo de la revuo, kiajn mankojn ili sentas kaj kion ili rekomendas por plibonigi tion. Ni tre ŝatus ricevi seriozajn, pripensitajn proponojn kiujn ni povus facile efektiviĝi nur por ke nia revuo atingu kiom eble plej grandan kontenton de nia anaro.

Kaj la tria tasko de la jarkunveno estu proponi al ni propagandrimedojn por nia asocio. La ĝisnuna evoluo estas nekontentiga kaj tro malrapida. Ni pensas, ke eventuale ni ne estas kapablaj fari propagandon, kian ni devus fari, kaj ni estus tre dankemaj al niaj anoj, se ili proponus taŭgajn manierojn.

Finante nian raporton, ni ripetas, ke ni estos tre dankemaj al la kunvenintaj anoj, se ili trovos taŭgajn solvojn pri la petitaj aferoj.

Ril, la kotizon por venonta jaro ni insistas je tio, ke la kotizo estu 1 usona dolaro aŭ egalvaloro por ĉiuj landoj senescepte. Nur tiel ni povas garantii, ke ni povos eldonadi la revuon regule.

Por la Estraro: Ilja F. Puhalo, vicprezidanto

### JARKUNVENO

Konforme al §§ 61 kaj 69. de niaj statutoj la estraro decidis en sia kunsido d. d. 23. III. kunvoki ĝeneralan jarkunvenon okaze de Fervojista Esperanto-Kongreso en Hirschberg-Riesengebirge (Germanujo) la 23. VI. 1930 de la 9—13 h. kaj laŭ bezono de la 15-a h. ĝis finiĝos la pritraktado de la tagordo.

La tagordo estas jena:

1. Elekto de jarkunvena estraro (se necese) kaj 3 membroj por aŭtentikigo de jarkunvena protokolo.
2. Raporto de la estraro.
3. Elekto de novaj administranta estrararo kaj revizora komitato.
4. Difino de la kotizoj por A. A. kaj A. S.
5. Proponoj de la estraro kaj aliaj anoj (laŭ § 63 alvenintaj).

Ni petas niajn asesorojn ke ili bonvolu decidi en la senco de § 61 pri la okazigo de la jarkunveno en Hirschberg anstataŭ dum U. K. en Oxford. Por simpligi la procedon ni decidis, ke tiuj s-roj asesoroj, kiuj konsentas kun nia propono ne devas aparte nin informi pri tio kaj tiuj s-roj asesoroj, kiuj ne konsentas bonvolu nin pri tio informi.

La estraro.

### NEKROLOGO.

Prezidanto de I. A. E. F. s-ro Stevan V. Stojnić perdis 29. VII. 1929. sian karan patron Vasilij-on pens. kasiston de Serba banko en Erdevik, mortintan en la 67 jaro de sia vivo, post longdaŭra malsano.

La hungara fervojista grupo en sia malgranda rondo havis dum 1929. j. gravajn perdojn. Du anojn forrabis la morto.

Sinjoro pens. ĉefinsp. Ludoviko Jakab, ofic. ĉe Duna-Sava-Adria fervojo mortis 18. VII. kaj

Sinjoro K. Bohus, oficisto ĉe la sama fervojo mortis 30. VIII. 1929.

Ambaŭ estis fervoraj stenografistoj kaj esperantistoj. S-ro Jakab eldonis esperantan stenografisistemon en j. 1912 kaj tiamaniere faris propagandon inter la stenografistoj por Esperanto.

En la nomo de hungara fervojista grupo mi kondolencas al ambaŭ funebrantaj familioj.

Emil Löbl, asesoro de IAEF por Hungarujo

Nia latvia asesoro, s-ro Nikolao Blumbergs, perdis la 23. X. 1929. sian patron Auguston mortintan en la 74 jaro.

Al la funebrantaj anoj kaj al la familioj de niaj mortintaj anoj ni kondolencas.

La redakcio.

## RECENZOJ

Sadoveanu-Morariu: »Nobela Peko« (63 pĝ.) Eldonita de Ferdinand Hirt et Sohn, Leipzig — Esperanto — fako.

Daŭrigante la eldonadon de »Internacia Mondliteraturo« prezentas la eldonejo al ni la tradukon el rumana lingvo. La verko estas de plej valora verkisto rumana Mihailo Sadoveanu. Admirinde bele priskribita naturo kun priskribo de emocia vivo-dramo igas nin spirite travivi la priskribitan aventuron tiom katastrofe finiĝintan. La aliaj 2 noveloj de la sama verkisto »En arbaro Petriŝor« kaj »La sciigantoj« speciale la lasta estas tre kortuŝaj. Ni ne povas preterlasi la okazon por esprimi al la eldonejo, kiu jam de post jaroj aperigadas valorajn literatur-ajojn k. a. tre gravajn esp. verkojn, nian plej sinceran dankon. Al niaj anoj ni varme rekomendas havigon de la jam aperintaj verkoj.

Dro Jan Herben: »Malriĉa knabo, kiu gloriĝis« (pĝ 136 kun portreto de Dro T. G. Masaryk, prezid. de Ĉsl. Respubliko) trad. T. Mrazkova kaj B. Pittner. Prezo 16 kĉ. aŭ 2.50 sv. fr. Eldonis: Moraviaj Esperanto-Pioniroj. Ricevebla ĉe A. Kudela, Horni Novosadska 58, Olomouc 11, Ĉehoslovakujo.

La libro estas eldonita okaze de 80-jara naskiĝdatreveno de prezid. de ĉehoslovaka respubliko s-ro D-ro T. G. Masaryk. Ĝi priskribas detale lian vivon kaj klarigas multajn okazintaĵojn el plej proksima pasinteco, kiuj kondukis al la kataklismo 1914—1918 j. Detale ni ne povas nin enlasi en la recenzon, ĉar la libro estas politik-enhava sed ni povas diri, ke malofte estas ricevebla libro, kiu en pli amplena tono skribus pri la regnestroj. La verko estas plene da admiro kaj respekto al tiu, kiu per senlaca laboro

por sia nacio atingis realigon de ĝiaj malnovaj sopiroj.

La traduko de stila vidpunkto estas bonega kaj la tradukintoj meritas nian sinceran gratulon. Al ĉiu, kiu deziras iom konatiĝi kun la historio de ĉehoslovaka nacio kaj kiu deziras scii iom pli pri la prezid. de ĉsl. respubliko ni povas la libron nur plej varme rekomendi.

La libro estas ankaŭ ricevebla ĉe nia redaktoro por la supre citita prezo, antaŭpagota.

## INSIGNO

En maja n-ro de L. F. 1929 j. ni jam informis pri la riceveblo de tiu tre plaĉa insigno por ferv. esp. Ĝis nun vendiĝis tre malgranda kvanto kaj tial ni denove petas niajn anojn aĉeti la insignon.

La prezo estas:

Por 1 peco ekspedita rekomendite 2.75 sv. fr.

Por 2—5 pecoj ekspeditaj rekomendite je unu adreso po peco 2.50 sv. fr.

Por 6 kaj pli ekspeditaj rekomendite je unu adreso po peco 2.25 sv. fr.

La insigno estas el oksid. arĝento kun verda stelo el emajlo. Mendojn kun antaŭpago kaj indiko ĉu estas dezirata por butontruo aŭ kun pinglo bonvolu adresi:

s-ro William Perrochon, Neufedstr. 34,  
Bern, Svislando.

## KOREKTO!

En la n-ro 6/7 de nia revuo, paĝo 44, dekstra kolono, la linio 19 tekstas jene: »la tarifo valida je la tago de la plukartado, male en direkto el Aŭstrio la tarifo valida je la tago de la fretkontrakta inter-«

La vorto: »malhava« en la 25. linio tektas ĝuste: »malkara«.

En la sama n-ro ni aperigis artikoleon pri »Ordonstangeto« kaj kiel tradukinto estis indikita s-ano Hugi. La artikolon fakte tradukis »Lozana Grupo de Esper. Fervojistoj« kaj s-ano Hugi nur sendis ĝin al ni.

---

LA ESTRARO: PREZID. Stevan V. STOJNIC, insp. Kolonija Min. Saobraĉaja 17.1. BEOGRAD, Jugoslavujo. — VICPREZID. REDAKTORO: Ilija F. PUHALO, fervojof. Strojarska cesta ZAGREB, Jugoslavujo. — SEKRETARIO: Ludoviko PREBIL, fervojof. Moravska 19, IV-1, BEOGRAD Jugoslavujo. — KASISTO: provizore vakas. — LA REVIZORA KOMITATO: PREZIDANTO: Ivan NOVAK, inspektoro, Direkcija željeznica, ZAGREB. — REVIZOROJ: Katica KUKEC, fervojoficistino, KOPRIVNICA. — Hinko MRAK, fervojoficisto, skladište, ZAGREB-SAVA.

---

## ASESOROJ DE I. A. E. F.

AŬSTRALIO: W. L. Waterman, 60 Roebuck Street, MILLE END, Suda Australio. \* AŬSTRUJO: Josef Zink, Dampfgasse 21/6, WIEN X, \* BELGUJO: Gustaaf Beirens, Gazometerstr. 106. ST. NICOLAAS/Vaas \* BRAZILIO: Ary Zamora, Rua Santos Pedrosa 6. Porto ALEGRE. Estado de Rio Grande do Sul. \* BRITLANDO: H. J. Bustin, 46 Maesteg Road, TONDU, BRIDGEND, S. Wales. \* BULGARUJO: Ignat Nikolov, »Aparatnata«, gara SOFIA. \* ĈEHOSLOVAKUJO: Brětislav Pittner, Grěgrova ul. 31. OLOMOUC. \* DANUJO: Martin Palsberg, Nyborggade 3, AARHUS. \* ESTONUJO: August SÖNNO, staciestro, RISTI. \* FINNLANDO: H. Salokannel, staciestro SALMINEN. \* FRANCUJO: Charles Kanmacher, 6 rue du Marais Vert. STRASBOURG. \* GERMANUJO: Alfred Petzold, Scharnhorststr. 43/1. r. LEIPZIG S. 3. \* HISPANUJO: Emilio del Barrio Martin, Apartado 820, MADRID. \* HUNGARUJO: Emil Löbl, Mészáros u. 19, BUDAPEST. \* ITALUJO: Audagna Bernardo, str. Perrero n-ro 1 TORINO. JUGOSLAVUJO: Josip Zupanić, Krunska 13/III. BEOGRAD. \* LATVUJO: Nikolao Blumbergs, Dzelzcelu Virsvalde, Istabā 116, RIGA \* NEDERLANDO: A. Pelder, Rijn en Schikade 61 LEIDEN. \* NORVEGUJO: R. Horrisland, Nestun ap. Bergen. \* POLLANDO: Jozefo Kucharz, Na Bionle 54/a, LWOW. \* SOVETIO: Petro Soroko, stacio POPOVKA. \* SVEDUJO: Ernst Eriksson, Wästeråsgatan 2, STOCKHOLM Wa. \* SVISUJO: Svisa Asocio de Esp. Fervojistoj, Poŝtkesto transito 560, BERN. \* USONO: Charles C. Fears, 3907 W. Parkway, LOUISVILLE/Ky.

---

**Kotizoj!** Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas monate oficialan organon »LA FERVOJISTO«. Okaze de aliĝo ricevas la ano legitlmacion, statutojn, kaj ĉiujn ev. oficialajn eldonaĵojn de la asocio. — La kotizo por ĉiuj landoj estas 1 Dolaro aŭ egalvaloro. Abono estas la sama kiel la kotizo. La kotizo estu sendata je la adreso: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavujo, Jugoslavaj anoj sendu la kotizon per poŝtĉeko 35908.

---

Responda redaktoro: Ilija F. Puhalo, Zagreb, Strojarska cesta, želj. paviljon II. 15 Por la presejo respondas: Vladimir Kletn, Zagreb, Prilaz Đure Deželića, 2. Presejo: Zaklada Tiskare Narodnih Novina u Zagrebu, Frankopanska ul. 26.